

- ² Характеристика действующих заводов черной металлургии Урала. Свердловск; М.; Л., 1933. С. 384–429.
- ³ Труд и здоровье мартеновских рабочих Верх-Исетского завода «Красная кровля». Свердловск, 1928. 215 с. Выдержки из данного исследования были включены в «Материалы о культурном строительстве на Урале», посвященные пленуму Обкома ВКП(б), проходившему 29 октября – 3 ноября. Свердловск, 1928. С. 8–15.
- ⁴ Труд и здоровье рабочих прокатных цехов Верх-Исетского завода «Красная кровля». Свердловск, 1930. 332 с.
- ⁵ Величкин В.И. Производственные и бытовые условия рабочих Верх-Исетского металлургического завода им. И.Д. Кабакова: опыт социально-гигиенической характеристики. Свердловск, 1936.
- ⁶ Рябинин Б. Верх-Исетский завод. Свердловск, 1948. 176 с.
- ⁷ Верх-Исетский металлургический. Свердловск, Среднеуральское книжное издательство, 1972.
- ⁸ Подчивалов Е.Ф. Первопроходцы огневых дел: очерки истории Верх-Исетского металлургического завода. Свердловск, 1989.
- ⁹ Вогау В. Пролог. Главы из истории В-И завода им. И.Д. Кабакова. Свердловск, 1935.
- ¹⁰ Бессонов Ю. На фронте и в тылу: рабочие В-И завода 1918–1921 годы. Свердловск, 1937.
- ¹¹ Бессонов Ю. Рабочие В-И завода в Гражданскую войну 1918. Свердловск, 1935.
- ¹² «Материалы к истории развития производства Верх-Исетского металлургического завода. Годы 1723–1917». Свердловск, 1943.
- ¹³ Молчанова Г.Ф., Старилов А.А., Шкерин В.А. История и архитектура Верх-Исетского завода: два первых века. Екатеринбург, 1993. 19 с. Данная работа особенно интересна вниманием к изменению архитектурного комплекса Верх-Исетского завода с течением времени.
- ¹⁴ Верх-Исетский металлургический завод. Екатеринбург, 2001.
- ¹⁵ Молчанова Г.Ф. Верх-Исетский завод 1726–2001. Екатеринбург, 2001.

С.Н. Гушин (УГТУ–УПИ)

КАТАСТРОФА, КОТОРОЙ НЕ БЫЛО?

В последние годы на большинстве телевизионных каналов появились специальные тематические передачи, в которых подробно рассказывают обо всех криминальных событиях и чрезвычайных происшествиях. («Вести. Дежурная часть», «Чрезвычайное происшествие», «Криминальная Россия», «Ночные новости», «Криминальная хроника», «Агентство криминальных новостей», «Честный детектив», «Чи-

стосердечное признание и т.д.). Да и в традиционных выпусках «Новостей» обязательно присутствует оперативная информация об очередных взрывах, терактах, покушениях и прочих катаклизмах, происходящих у нас в стране и за рубежом.

Многим подобное внимание к негативным моментам не нравится, и они с возмущением требуют значительно большее внимание уделять позитивной информации. «Неужели у нас ничего хорошего не происходит?» — риторически вопрошают эти люди. Не вступая с ними в полемику, хочу все-таки задать встречный вопрос: разве можно было не проинформировать людей о гибели теплохода «Адмирал Нахимов», о сожжении двух пассажирских поездов под Уфой, о захвате заложников в московском театральном центре на Дубровке, о смерти десятков любителей футбола в «Лужниках», о терактах в жилых домах и на станциях метро и уж тем более о Чернобыльской трагедии?

Согласимся, что весь этот негатив действительно угнетающе действует на психику любого из нас, однако, как мне кажется, свой гнев «борцы за неомрачаемую жизнь» должны направить не на телепрограммы, а на истоки подобной информации. Представьте, что где-то в Сибири или на Дальнем Востоке из-за халатности чиновников замерзает целый рабочий поселок, а отчаявшиеся люди уже потеряли всякую надежду пробить равнодушие местных руководителей. Озвучив на всю страну информацию о страданиях людей и показав лица главных виновников подобного безобразия, тележурналисты привлекают к ним внимание государственных контролирующих и карательных органов. Вмешательство представителей МЧС, прокуратуры и других официальных лиц чаще всего позволяет выйти из кризисной ситуации. В данном случае гораздо страшнее, что большинство россиян проявляют к этим событиям удивительное спокойствие, граничащее с равнодушием.

Напомню, что в не столь отдаленные советские времена существовало секретное предписание, согласно которого давать информацию о каких-либо случившихся у нас катастрофах было категорически запрещено. Исключение составляли случаи, когда погибал какой-нибудь иностранец: только тогда в газете могла появиться микроскопическая информация о «происшествии». В те годы всем казалось, что в нашей стране вообще никогда ничего не случается: не падают самолеты, не сталкиваются поезда, не взрываются котлы, люди не убивают друг друга. В результате, если погибали даже очень известные люди, то они просто незаметно «исчезали» из нашей жизни.

Мне бы хотелось рассказать об одной случившейся более полувека назад под Свердловском авиакатастрофе, унесшей жизни одиннадцати ведущих хоккеистов команды ВВС, находившейся в тот момент среди лидеров чемпионата СССР.

7 января 1950 г. при заходе на посадку в аэропорту Кольцово разбился самолет СИ-47, принадлежавший авиаполку особого назначения, который обслуживал только членов ЦК КПСС и Правительства СССР. Однако в тот роковой день на борту самолета находились игроки команды военно-воздушных сил. Любопытный читатель сразу же спросит, каким образом связаны между собой хоккейная команда и правительственный самолет? Тем более, что в те годы все наши команды ездили на игры только поездом.

Дело в том, что шефом и покровителем команды ВВС был генерал-лейтенант В.И. Сталин, командовавший в те годы авиацией Московского военного округа. Спорт Василий Иосифович любил страстно и всегда мечтал иметь «свои» команды, способные составить достойную конкуренцию признанным лидерам. Щедрыми посулами различных благ, весьма редких и скудных в послевоенные годы, он сманивал лучших спортсменов из других коллективов, представлявших различные виды спорта. Не удивительно, что вскоре «летчики» добились больших успехов в волейболе, футболе, плавании, водном поло, хоккее.

В штате ВВС МВО числилось более трехсот спортсменов, содержание которых обходилось военному ведомству в сумму свыше пяти миллионов рублей в год. Молодой генерал вполне ощущал свою принадлежность к всемогущему отцу, искренне верил в свое могущество и вседозволенность и поэтому был своенравен, строптив и даже капризен. У командующего ВВС МВО сложились довольно напряженные отношения с руководством Министерства обороны СССР, однако перечить сыну «самого» Сталина вряд ли кто-либо тогда решился. Так что, когда тренер хоккейной команды Б.М. Бочарников уговорил своего шефа отправить их в Челябинск самолетом (причем за четыре дня до матча с местным «Дзержинцем!»), Василий Иосифович самовольно «позаимствовал» в авиаполку особого назначения лучший по тем временам самолет «Дуглас» (СИ-47).

Естественно, что профессиональный уровень летно-технического состава в этом авиаполку был исключительно высоким. Командиром разбившегося самолета был майор И.П. Зотов, которому довелось в феврале 1947 г. доставить в Париж советскую правительственную

делегацию для подписания мирных договоров между государствами-победителями и бывшими союзниками фашистской Германии. А незадолго до январского полета на Урал зотовский самолет вернулся из Тегерана, куда возил Министра иностранных дел СССР А.Я. Вышинского. Да и остальные члены экипажа, начавшие свою службу в рядах Красной Армии в начале тридцатых годов и участвовавшие в Великой Отечественной войне, имели большой опыт летной работы. Лишь двадцатидвухлетний борт-механик И.Г. Лукоянов до этого летал «все-го лишь» пять лет.

Приехавшая в Кольцово Государственная комиссия по выяснению причин катастрофы и состоявшая в основном из высших офицерских чинов ВВС, попыталась возложить основную вину на диспетчерскую службу аэропорта, которая в сложных метеоусловиях, якобы, плохо руководила посадкой. Однако благодаря уже имевшейся в Кольцово системе ОСП-48 приблизительно в это же время благополучно совершили посадку четыре экипажа: три до катастрофы с СИ-47 и один после нее. Так что уральские диспетчеры сделали тогда все, что могли, и большую помощь с земли оказать было просто невозможно.

Тем не менее, самолет Зотова с включенными фарами четыре раза заходил на посадку с восточной стороны взлетно-посадочной полосы, где была смонтирована установка слепой посадки, но каждый раз «сворачивал» на жилые кварталы поселка. К счастью, пилоты, заметив сквозь снежную пелену огни домов, резко добавляли газу и вновь набирали высоту. Очевидно, борт-радист М.Л. Демченко, имевший в своем распоряжении американскую радиоаппаратуру высшего класса, после прохождения самолетом дальнего привода настраивался на частоту более мощного, чем ближайший привод, радиомаяка, находившегося как раз на территории поселка. После нескольких неудачных попыток зайти на посадку с востока. Зотов решил посадить самолет со встречного курса, то есть против ветра, но при этом, уже не имея возможности ориентироваться по радиосигналам.

Военные летчики в годы войны летали в основном на низких высотах, ориентируясь визуально. В тот роковой вечер, не видя наземных ориентиров, командир корабля вывел самолет с западной стороны чуть левее полосы и, не дотянув до аэродрома несколько сотен метров, хотел сесть прямо на грунт. Но машина, едва коснувшись земли, очевидно, попала колесами шасси в большую яму или воронку и «скапотировала», то есть, зарывшись носом, сложилась пополам. Скорее всего, именно поэтому и не произошел взрыв, хотя топлива в баках было довольно много.

Напомним, что в те годы на самолетах еще не было так называемых «черных ящиков», в которых в случае катастрофы сохраняются магнитные записи нескольких десятков контрольных параметров полета и источников речевой информации, то есть всего того, что говорили в этот трагический момент находившиеся на борту члены экипажа. Соответствующая расшифровка этих очень сложных структурных систем позволяет специалистам установить истину и более точно определить причины катастрофы. А тогда выводы комиссии могли быть построены лишь на основании умозаключений, базирующихся на собранных по крупицам сведениях, в той или иной степени связанных с данной трагедией. По результатам расследования комиссия выдвинула и тщательно обсудила шесть версий, каждая из которых могла стать причиной гибели самолета с хоккеистами ВВС. Подавляющее большинство членов Государственной комиссии посчитало основной причиной катастрофы незначительные просчеты экипажа, усугубившиеся сложными погодными условиями.

Катастрофы, являющиеся следствием природных стихий или трагического стечения обстоятельств, происходили во всем мире и во все времена. Нередко в них погибали и известные во всем мире спортсмены. Достаточно вспомнить лишь катастрофы, относящиеся к тому периоду времени: гибель хоккеистов сборной Чехословакии при перелете через Ла-Манш (1948), гибель футболистов лучшей итальянской команды «Торино», когда при подлете к Турину самолет врезался в собор (1949), трагедия с английской футбольной командой «Манчестер Юнайтед» в 1958 г., когда по пути из Белграда в Лондон после дозаправки в Мюнхенском аэропорту самолет «Элизабет-609» при взлете «клюнул носом» земле.

Подобные трагедии с зарубежными командами случались и позже. Очевидно, что отношение людей к этим трагедиям во многом определяется уровнем цивилизованности общества. За рубежом газеты всего мира всегда тут же сообщают о случившейся катастрофе. Международная и Национальная спортивные федерации объявляют траур и перед началом всех официальных матчей минутой молчания отдадут дань памяти погибшим спортсменам. А вот после гибели хоккеистов ВВС наши государственные и спортивные руководители решили скрыть от людей случившуюся трагедию.

Казалось бы, уж газета-то «Советский спорт» просто обязана была поместить некролог по поводу гибели игроков команды ВВС. Да и местный «Уральский рабочий» не должен был остаться в стороне и

дать хотя бы краткую информацию о случившемся. Увы, в них не было напечатано ни строчки! Подробности кольцовской катастрофы тщательно замалчивали. Более тридцати лет (!!!) о гибели хоккеистов ВВС молчали все средства массовой информации.

У современного читателя наверняка возникнет вопрос: на что надеялись эти «запретители», неужели можно было «накинуть платок на чужой роток?» Сегодня замалчивание гибели известных хоккеистов вообще воспринимается как примитивная и топорная работа. И действительно, методы идеологической обработки и подавления «несанкционированных» мыслей не отличались особым изыществом. Но тогда, во времена полного контроля со стороны государства за каждым гражданином, они действовали безотказно. Очевидно, при оценке эффективности данного запрета в расчет брался и психологический фактор: люди будут бояться имеющихся всюду «стукачей» и прежде, чем поделиться с кем-нибудь своей осведомленностью, подумают и... промолчат!

В маленьких поселках любая новость распространяется мгновенно, а уж когда погибли сразу девятнадцать человек, большинство из которых были хорошо известны любителям спорта, то никакая конспирация, никакие грозные запреты не могли сохранить случившееся в тайне. Тем более, что почти все взрослые жители поселка в эти дни оказались непосредственными участниками событий, связанных с подготовкой и проведением похорон хоккеистов ВВС и членов экипажа. Так что в Кольцово эта авиакатастрофа ни для кого не была секретом. Несмотря на тщательное замалчивание факта гибели хоккейной команды, большинство свердловчан узнало о трагедии буквально на следующий день, и многие из них, несмотря на сильный мороз, приехали на похороны. Однако после погребения не было предусмотренных русским обычаем поминок, перед матчем в Челябинске, состоявшемся на следующий день после похорон, а через неделю в Москве не было традиционной в таких случаях минуты молчания в память о погибших. Даже в итоговых обзорах завершившегося чемпионата страны о гибели хоккеистов ВВС не было сказано ни слова! Более того, чтобы окончательно «опровергнуть» слухи о кольцовской катастрофе, которые все равно начали постепенно распространяться по всей стране, был придуман своеобразный «отвлекающий маневр». Возникла чудовищная фальсификация, целью которой было убедить всех, что никакой катастрофы вовсе не было. Судите сами. Сразу же после катастрофы в Кольцово генерал-лейтенант Сталин поручил своим

адъютантам разыскать среди служивших в авиации спортсменов... однофамильцев погибших в авиакатастрофе хоккеистов и привлечь их хотя бы на короткий период времени во вновь создаваемую команду.

Уже через несколько дней после похорон в составе ВВС появились Павел Жибуртович, ранее никогда не игравший в канадский хоккей (погиб Юрий Жибуртович), футболист Юрий Володин (погиб Василий Володин), игравший за клубную команду Анатолий Моисеев (погиб Александр Моисеев). Нашли даже Евгения Воронина — полного «тезку» погибшего Евгения Воронина. Когда 18 января 1950 г. на льду московского стадиона «Динамо» появилась команда в желто-голубых полосатых рубашках (цвета спортивного клуба ВВС), а по радио объявили состав, то даже рьяные болельщики «летчиков» пришли в смятение: «Да они оказывается живы!» Лишь потом выяснилось, что на лед вышли оставшиеся в живых «счастливчики», не полетевшие в тот день в Челябинск (В.Бобров, В.Шувалов, А. Виноградов, Н.Пучков, В.Тихонов, А. Чаплинский и А. Афонькин), и только что «призванные» однофамильцы (Жибуртович, Моисеев, Воронин, Володин).

Нельзя сбрасывать со счета и то, что сам Василий Иосифович прекрасно понимал, что если о случившемся узнает генералиссимус Сталин, семидесятилетие которого буквально две недели назад торжественно отметила вся страна, то разгневанный «юбиляр» может прежде всего спросить, как случилось, что катастрофу потерпел правительственный самолет из полка особого назначения, ну уж никак не предназначавшийся для перевозки любимых спортсменов командующего авиацией МВО.

Скрытый от простых людей факт гибели хоккеистов команды ВВС постепенно стал превращаться в запретную для обсуждения тему, покрытую мраком таинственности и недоступности, и, как следствие, даже в хоккейном мире практически перестали вспоминать имена замечательных спортсменов, погибших в авиакатастрофе, которой вроде бы и не было. Когда в 1977 г. издательство «Физкультура и спорт» выпустило справочник «Хоккей», то в нем не оказалось ни слова о гибели хоккеистов ВВС, но зато сказано, что Х. Меллупс, Р. Шульманис, Б. Бочарников, И. Новиков, З. Зикмунд, Ю. Тарасов (все погибли в авиакатастрофе!) «выделялись среди хоккеистов ВВС до 1951 г.»

Лишь в 1984 г. Анатолий Салуцкий в своей книге «Всеволод Бобров» впервые описал события, связанные с гибелью команды «летчиков». Правда, еще в 1976 г. свердловчане провели хоккейный турнир

памяти хоккеистов ВВС, а в 1992 г. хоккейный клуб «Автомобилист» выпустил книгу об этом событии «След погасающей звезды».

К сожалению сегодня у нас в России об этом трагическом событии никто не вспоминает, даже в годовщину гибели Бориса Бочарникова, Василия Володина, Евгения Воронина, Юрия Жибуртовича, Зденека Зикмунда, Николая Исаева, Хария Меллупса, Ивана Новикова, Юрия Тарасова, Роберта Шульманиса, Зиновия Альперина, Александра Галкина и членов экипажа Ивана Зотова, Владимира Тараненко, Александра Пономарева, Михаила Фомичева, Михаила Демченко и Ивана Лукоянова. А ведь недаром говорят, что люди, предавшие забвению память ушедших в мир иной, сами становятся духовными мертвецами!

Вас.В. Запарий (УрГУ)

ПРИЧИНЫ ПОРАЖЕНИЙ СОВЕТСКИХ ТАНКОВЫХ ВОЙСК В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Причина поражения бронетанковых войск РККА в 1941 г. явление комплексное и включает в себя множество факторов. Здесь мы пытаемся выделить шесть основных причин поражения подвижных частей РККА в июне–июле 1941 г.

В мобильной войне общее количество и мощность отдельных моделей бронетехники имеет второстепенное значение. Война — это соревнование организационных структур, а танк — всего лишь оружие этой войны. Танковые бои — не бои рыцарей, где строго оговорено место сражения и количество участников. Благодаря умелым маневрам, возможно создание численного превосходства над врагом в отдельных местах для достижения успеха, даже если брутто-число танков этой стороны намного меньше, чем у противника.

Важно и то, что организационные структуры советских и немецких танковых войск были неравны по степени совершенства. Немецкая организация танковых и моторизованных дивизий сначала была более продуманной, гибкой и взвешенной. В отличие от недавно сформированных мехкорпусов СССР, немцы, опираясь на опыт польской и французской кампаний, сумели добиться эффективного сочетания боевых единиц в своих подвижных соединениях. Немецкие подвижные соединения не были так громоздки как советские. У СССР такой практики просто не было.